[Знания]

Марина Улыбышева

Царскосельская чугунка

Первая железная дорога в России

настя и никита

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Эта книга интересна не только детям, но и взрослым. Много нового и неожиданного узнаем мы о первой в России железной дороге, строительство которой началось в 1836 году – почти два века назад. Она связала Петербург с Царским Селом. «Царскосельской чугунке» посвящена знаменитая «Попутная песня» Глинки, написанная на стихи поэта Кукольника. Яркая живая страница отечественной истории открывается здесь читателю.

Книга издана по инициативе и при финансовой поддержке благотворительного фонда содействия развитию железнодорожного транспорта «Транссоюз»

- Марина Алексеевна Улыбышева
  - Первая железная дорога в России
  - Царскосельская чугунка – первая российская железная дорога
  - Железная дорога: за и против
  - «Чугунный колесопровод» Черепановых
  - Где строить?
  - Строительство
  - Павловский вокзал
  - Пароходы, паровозы, берлины и дилижансы
  - Открытие дороги
  - Памятная медаль
  - Звуковые сигналы паровозов
  - Значение Царскосельской железной дороги

Марина Алексеевна Улыбышева

Царскосельская чугунка

Первая железная дорога в России

Художник Ольга Громова
Москва. ООО «Издательский дом «Фома». 2011

Царскосельская чугунка

Первая железная дорога в России

Чайные ложки в пустом стакане тихонько дребезжали под перестук колёс. Настя и Никита с родителями ехали на поезде в Нижний Новгород к бабушке. Папа читал газету, мама дремала, а дети смотрели в окошко, как стремительно проносятся телеграфные столбы и медленно проплывают вдали заснеженные поля и перелески. Вдруг раздался такой жуткий грохот, что все вздрогнули: по встречному пути мчался грузовой состав. Длинные вагоны сменялись огромными цистернами, а за ними шли открытые платформы, на которых в два этажа стояли новенькие автомобили. Казалось, этой веренице вагонов, платформ и цистерн не будет конца. Но вот грохот стих так же внезапно, как и

начался: встречный прошёл мимо.

– Вот это грохоталка! – покачал головой Никита. – Оглохнуть можно.

– Точно! – сказала Настя, отнимая руки от ушей. – И всё едет, едет и никак не проедет…

– Это потому, что он везёт очень много различных грузов, – сказал папа, откладывая газету. – А знаете, как в России перевозили грузы, когда поездов ещё не было?

– Нет! – дружно ответили Настя и Никита. – А как?

– Перевозили их на лошадях по дорогам. Нагрузят телегу мешками с зерном, выращенным в Нижегородской губернии, и плетутся лошадки, сменяя друг друга, по пыльным российским трактам в столицу Петербург. А осенью и весной, как зарядят дожди, образуется на дорогах непролазная грязь: месяц, а то и больше вообще никуда не двинешься. А вот догадайтесь: как ещё можно было грузы перевести, кроме как по дороге?

– Как ещё? Ну… раз поездов ещё не было, то самолётов тем более? – уточнила Настя.

– Тем более, – рассмеялся папа. – Кроме дорог, возили товары по рекам. Но там другая напасть: летом они пересыхают, мелеют, а зимой надолго покрываются льдом. Так что, как ни крути, а выращенный урожай добирался до Петербурга только через год-полтора. Вот такие они были – пути сообщения. Потому и говорили в народе: «За морем телушка – полушка, да рубль – перевоз». Это означало, что корову в чужих краях купить-то можно, и совсем дёшево, то есть за полушку (четверть копеечки), но только слишком дорого эту корову домой привезти, невыгодно.

– Эх, то ли дело сейчас! Купил билет и едешь куда хочешь! – восхитился Никита. – Хочешь с коровой, хочешь сам по себе…

– Точно, – подтвердил папа. – В наше время по железным дорогам ходят поезда дальнего следования, пригородные электрички, товарные составы с самыми разными грузами. Два миллиона километров железных дорог существует сегодня в мире. Если все их соединить в одну цепочку, длина её будет в пять раз больше расстояния от Земли до Луны. А хотите, расскажу, как в нашей стране появилась самая первая железная дорога?

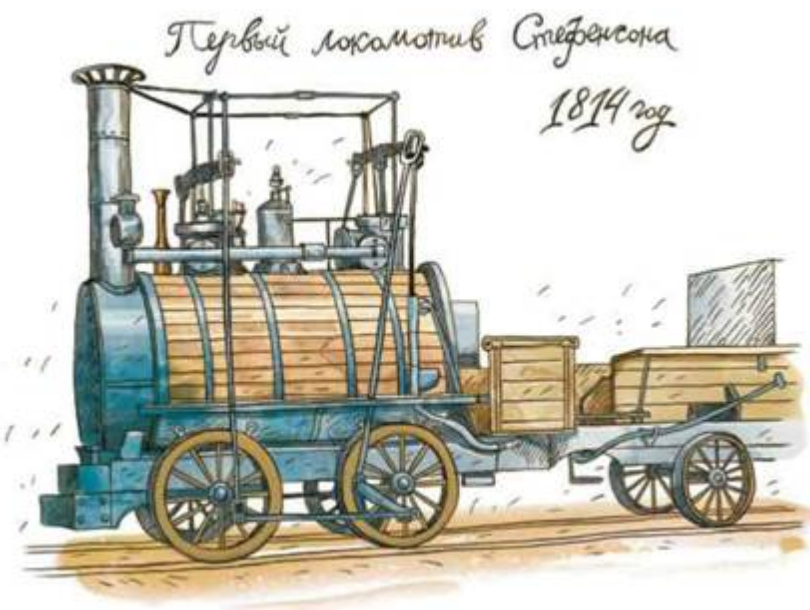
– Конечно хотим! – закричали Настя и Никита.

– Тогда слушайте…

Франц Антон фон Герстнер

Царскосельская чугунка – первая российская железная дорога

В 1834 году появился в России австрийский инженер, чех по происхождению, Франц Антон фон Герстнер. Был он фантазёр каких мало! Он считал, что телеги с лошадьми уже отжили свой век и что скоро на всей земле будет совершенно другой вид транспорта – железные дороги. Они покроют всю планету и соединят города мира. По земле проложат чугунные рельсы, на них поставят повозки, связанные друг с другом, и потащит эти повозки не лошадь, а паровая машина! Разумеется, многие над ним посмеивались: вот чудак, чего придумал! А он отвечал, что построил уже такую железную дорогу в Австрии. Но когда его спрашивали: «По ней и паровые машины уже ездят?», то он смущённо признавался, что рельсы-то чугунные он проложил, да вот таскают по ним повозки те же лошади. Вот смех-то! Но неугомонный мечтатель не унимался и написал письмо самому российскому царю. В письме говорилось: «Нет такой страны в мире, где железные дороги были бы столь выгодны и необходимы, потому что сократить большие расстояния России можно, только увеличив скорость передвижения по ним».



Императору Николаю Первому идея понравилась. Дело в том, что в девятнадцатилетнем возрасте он побывал в Англии, где англичане его принимали очень радушно и показывали ему свои успехи. Показали и паровоз, который создал изобретатель Джордж Стефенсон. Говорят, будущий император попросил чумазого машиниста прокатить его царское высочество на этом пыхтящем чуде и даже собственноручно в топку лопату угля подсыпал. Он как никто понимал, что Герстнер рассказывает вовсе не небылицы. Одно Николаю Павловичу не нравилось в предложениях инженера: Герстнер просил, чтобы все построенные им дороги в течение двадцати лет были его собственностью, чего допустить было никак нельзя. Царь мыслил по государственному и понимал, что такие пути сообщения не должны принадлежать иностранцу. Поэтому он решил прокладывать рельсы за казённый счёт. Однако император не ожидал, что вопрос о постройке железных дорог в России встретит яростное сопротивление не только у простого народа, но и у министров.

Железная дорога: за и против

Министр финансов граф Евгений Францевич Канкрин заявил: «Очень дорогая затея! Россия веками обходилась конным гужевым транспортом. И ещё лет триста-пятьсот обойдётся».

Один из лучших российских инженеров Павел Иванович Палибин сослался на национальный характер: «Да не поедет наш русский человек по этой железке! Характер не тот! Не чехи мы и не австрияки!»

Кстати, рассказывали, что изобретателя паровой машины англичанина Ричарда Тревитика чуть не побили до смерти, когда он утром на пустынной улице испытывал своё изобретение. Его дышащую огнём телегу приняли за демона, а самого перепачканного гарью изобретателя – за чёрта.

Каких только доводов не приводили противники железных дорог:

«Чугунные рельсы помешают коровам пастись».

«Куры в деревнях около этих дорог перестанут нести яйца. Отчего? От испуга! Вы сами-то видели этот паровоз? Говорят, шипит и плюётся паром, железом скрежещет!»

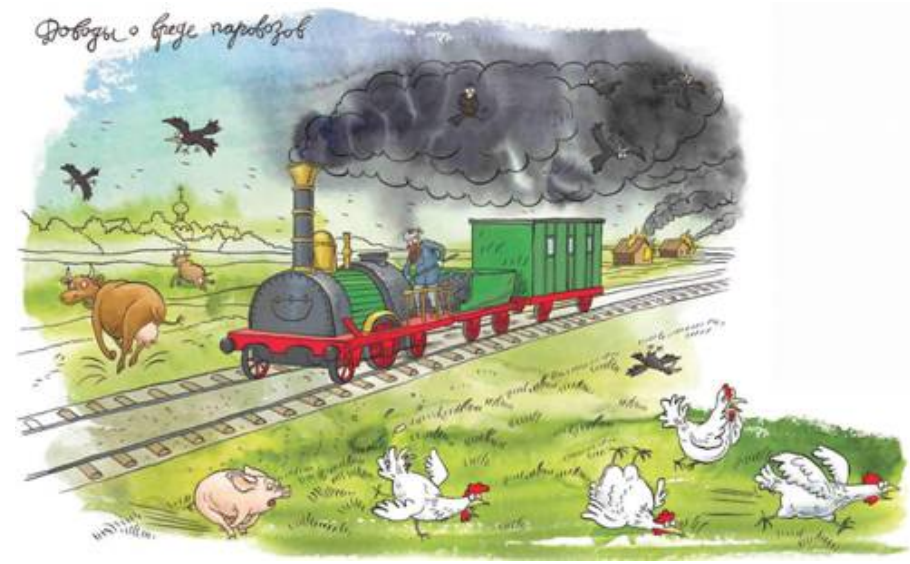
«А воздух! Отравленный дымом, он непременно будет убивать пролетающих мимо птиц! Так мы всех птиц в нашей стране истребим!»

«На дома около железной дороги будут попадать искры пламени из паровозных труб. Они же все погорят! Мало нам погорельцев!»

«Есть вероятность, что у пассажиров от столь быстрого передвижения поезда разовьётся болезнь мозга!»

А наш знаменитый русский поэт Александр Сергеевич Пушкин видел опасность железной дороги в другом: «За несут её снегом вьюги да метели. А кто будет снег расчищать? Простой мужик! И это станет одной из самых тягчайших повинностей для народа».

А ведь и правда было совсем неясно, как поведут себя куры, коровы и люди в результате введения этого новшества, ведь дело-то было небывалое. В журнале «Общеполезные сведения» появилась статья (написал её якобы русский крестьянин-извозчик, но всем было ясно, что крестьяне так не пишут): «Дошли до нас слухи, что наши богатые господа хотят завести чугунные колеи, по которым будут ходить экипажи, двигаемые невидимою силою, помощью паров. Мы люди тёмные, неучёные, да это неслыханное дело за сердце взяло: хочу с проста ума молвить, авось люди умные послушают моих мужицких речей. Русские вьюги не потерпят иноземных хитростей: занесут, матушки, снегом колеи, в шутку, пожалуй, заморозят и пары. Да и где взять такую тьму дров, чтобы вечно не угасал огонь под ходунами-самоварами? Али тратить ещё деньги на покупку заморского угля для того, чтобы отнять насущный хлеб у православных? Стыдно и грешно!»



Министры, измучившись в сомнениях, направили в Австрию своего человека, профессора, чтобы посмотреть, не врёт ли Герстнер про построенную им рельсовую дорогу. Оказалось, всё верно: дорога и впрямь существовала.

Сторонниками же строительства железных дорог стали преподаватели Института Корпуса инженеров путей сообщения, а особенно инженер-строитель Павел Петрович Мельников. Однако он считал, что делать это надо силами русских инженеров, без иностранцев. Но, увы, никто из них никогда рельсы не прокладывал, не имел такого опыта. А дело-то было не простое.

Риск трудного решения взял на себя император Николай Первый. Выступив против единогласного мнения всех своих министров, он повелел: «Железной дороге быть!» В народе её стали называть просто «чугунка», потому что первые рельсы на железных дорогах делали из чугуна.

«Чугунный колесопровод» Черепановых

А ведь вообще-то в те времена железная дорога в России уже существовала, и даже не одна. Правда, никакая из этих дорог не удостоилась чести считаться первой российской железной дорогой. Потому что дороги эти были специальные, промышленные, и действовали они на заводах: это были дороги на конной тяге, созданные горными инженерами Никитой Ярцовым, Петром Фроловым.

Была даже дорога с паровозом, который тащил груз в три тонны со скоростью шестнадцать километров в час. Соорудили её мастеровые люди, демидовские крепостные отец и сын Черепановы,

Ефим и Мирон (демидовские – потому что принадлежали знаменитым уральским заводчикам Демидовым. А потом за их способности и достижения хозяин отпустил обоих на волю). К тому времени, как в правительстве началось обсуждение вопроса о железных дорогах, они уже построили в Нижнем Тагиле два своих паровоза – не хуже английских! И проложили чугунные рельсы от рудника до завода длиною около трёх километров. Возили по этой дороге в вагонетках железную руду, а называлась она – чугунный колесопровод. Только не знали тогда о Черепановых в Петербурге, а то бы позвали на обсуждение. И уж они со знанием дела рассказали бы про все «за» и «против».

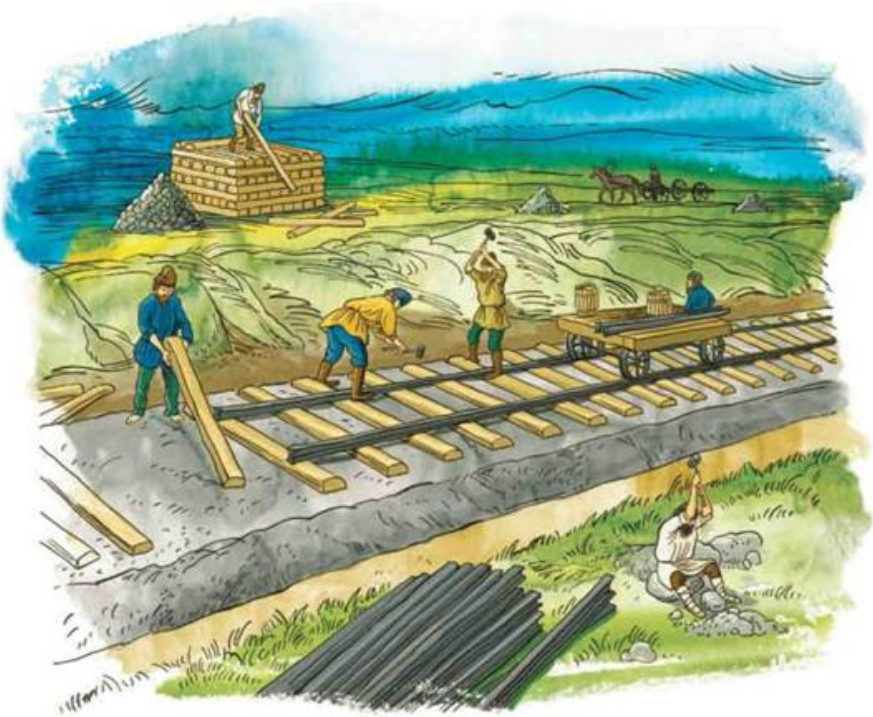
Где строить?

Франц Герстнер предложил построить первую колею между Петербургом и Москвой, потом соединить Москву с Казанью и Нижним Новгородом. А для начала, если господа министры сомневаются в целесообразности этого проекта, можно проложить небольшую линию – опытный, так сказать, образец! Например, из Петербурга до императорской резиденции – Царского Села.

Многим эта идея понравилась. Ведь в Царском Селе жили придворные, чиновники и лица царской свиты, которые представляли себе новую дорогу как увеселительную затею: вот будет где покататься! Заманчиво было совершить прогулку в паровой карете – с песнями, плясками, цыганами, медведями и потешными огнями. Кстати, об этих господах неодобрительно отозвался статс-секретарь императора Николай Назарьевич Муравьёв: «Эти люди не думают о России! Дорога им нужна на потеху да на игрушки праздные!»

После долгих споров и колебаний всё же решили протянуть линию именно из Петербурга до Царского Села через дачный городок Павловск. Опытный образец – он и есть опытный образец, а там видно будет, что дальше.

Вот только денег государственных в казне не нашлось. Пришлось создавать акционерное общество из тех, кто был готов вложить средства в это предприятие. И нужная сумма вскоре была собрана.



Строительство

15 апреля 1836 года был обнародован указ Николая Первого о сооружении Царскосельской железной дороги. Император взял линейку и самолично наметил на карте будущую трассу – попросту прочертил прямую линию от столицы до Царского Села. А уже 1 мая работа закипела.

Весь участок длиной в двадцать шесть километров и триста метров поделили на небольшие отрезки. На каждый поставили бригаду из сорока человек. Прежде всего нужно было соорудить насыпь. Работали киркой да лопатой, щебёнку возили на тележках. Всего на строительство было привлечено 1800 крестьян и 1400 солдат.

Но насыпь – не самое трудное. На пути железной дороги вставали овраги, речушки, попалось и болото, которое пришлось осушить. А ещё нужно было построить целых сорок два моста на деревянных и каменных опорах.

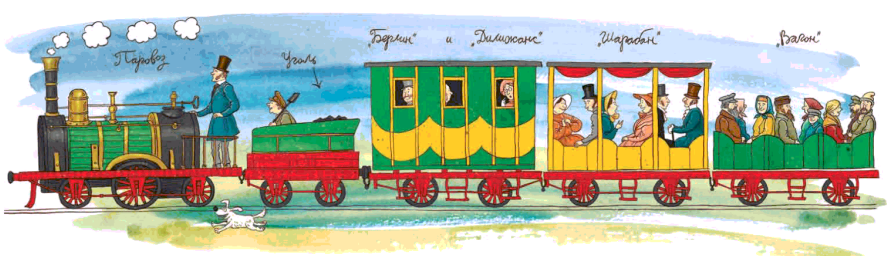
Рельсы, крепления, стрелочные переводы покупались за границей. Первый паровоз был изготовлен в Англии. Его доставили морем в разобранном виде в Кронштадт, а оттуда привезли на лошадях в Царское Село на сборку. Водопроводные трубы, дорожные механизмы делались в Петербурге на Александровском чугунолитейном заводе.

Павловский вокзал

Теперь расскажем о Павловском вокзале Царскосельской дороги. Знаете ли вы, что слово «вокзал» раньше звучало несколько по-иному – «воксал»? И воксалами тогда назывались вовсе не здания на станциях, а общественные увеселительные учреждения. Само слово произошло от названия одного английского парка Vauxhall – с эстрадой и концертами для гуляющей публики, – принадлежащего госпоже Джейн Вокс. В своё время царю Петру Первому это слово так понравилось, что он повелел называть воксалами места для развлечений.

Вот таким местом для развлечений и замыслил Франц Герстнер сделать вокзал дачного городка Павловска. Ведь надо же было хоть чем-то привлечь людей, которые не очень-то хотели становиться пассажирами. Ходили слухи, что бабушка поэта Михаила Лермонтова взяла со своего внука честное слово, чтобы он не садился на проклятую машину: пусть, мол, другие себе на ней руки-ноги ломают!

Поэтому вокзал должен был поражать публику всевозможными концертами, зрелищами, фейерверками, фонтанами. Там устроили сцену и места для зрителей, поставили рояль. А в результате Павловский вокзал надолго стал самым лучшим концертным залом России. Чуть позже там дирижировал даже сам «король вальса» – композитор Иоганн Штраус.



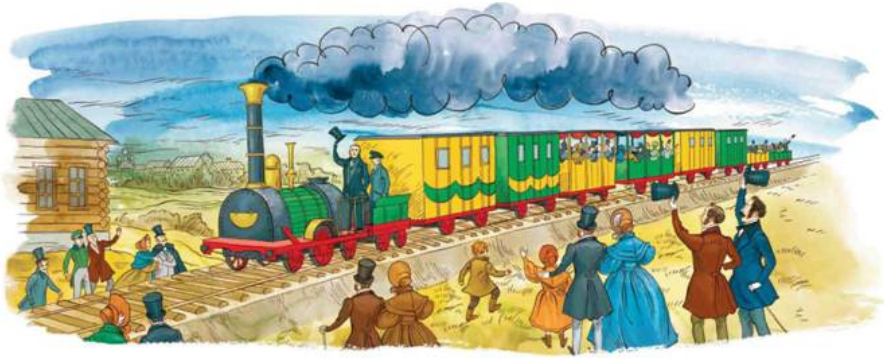
Пароходы, паровозы, берлины и дилижансы

А вы знаете, что первые паровозы в России называли пароходами? Потому что к тому времени на реках уже ходили суда, движимые паровыми машинами, – пароходы. Поэт Нестор Васильевич Кукольник в своей песне, прославляющей первую железную дорогу, так и написал: «Дым столбом – кипит, дымится пароход…». Песня называлась «Попутная», то есть сопровождающая в пути, а музыку к ней сочинил композитор Михаил Иванович Глинка. Сегодня нам смешно представить, как пароход «мчится в чистом поле». Но всё становится на свои места, если мы понимаем, что это – паровоз.

Кстати, и вагоны поезда тогда именовались не вагоны, а берлины, дилижансы и шарабаны. Впрочем, вагоны тоже были – четвёртого класса. Вагоном называлась открытая платформа без крыши, а предназначались такие платформы для очень неприхотливых пассажиров – крестьян, солдат, а также для домашних животных, например коров.

Самые важные гости железной дороги ездили в берлинах – роскошных крытых повозках, сиденья в них были обиты бархатом, на окнах висели занавески. Берлины считались вагонами первого класса. Вагоны второго класса назывались дилижансами. А третьего – шарабанами. У шарабанов крыша всё-таки существовала, а вот стены доходили только до половины кузова. Так что в мороз в них можно было и нос отморозить. Однако нос отморозить можно было и в дилижансах, и в берлинах, поскольку все вагоны тогда не имели ни отопления, ни освещения.

И ещё любопытно, что в то время перроны называли дебаркадерами, носильщиков – артельщиками, а тамбур – просто сенями, как в избе! Билеты для проезда изготовлялись из латуни, и именовали их жестянками.



Открытие дороги

Первую железную дорогу открывали несколько раз.

Сначала было объявлено, что торжественное открытие состоится в сентябре 1837 года. Да неувязочка вышла: не успели уложить все рельсы и ещё не доставили паровоз из Англии. Но не отменять же праздник! Тогда к составу припрягли лошадей, желающие разместились в вагонах, и прокатили их лошадки от Царского Села до Павловска – всего три с небольшим километра. Всё удовольствие заняло пятнадцать минут.

Через несколько дней проводили обкатку паровоза.

Официальное открытие произошло 30 октября в присутствии императора, императрицы и молодого наследника цесаревича, будущего императора Александра Второго.

Начался праздник, как и полагается, водосвятным молебном. А в 12 часов 30 минут из Петербурга отошёл состав из восьми вагонов. Поскольку любопытных оказалось очень много, то места, как рассказывают очевидцы, брались с боем. Даже женщины отважно боролись за своё право испробовать новый способ быстрой езды. Наконец раздались пронзительные сигнальные свистки, и под звуки оркестра, заглушаемые шипением локомотива и грохотом колёс, железное чудовище тронулось в путь, выпуская из чугунной трубы клубы чёрного дыма. Управлял паровозом сам инженер Франц Герстнер (в первые дни он проехал по дороге туда и обратно сто шестнадцать раз). Через тридцать минут – в пять-шесть раз быстрее, чем на лошадях, – поезд прибыл в Царское Село. Там его встречала толпа с громкими криками «ура!».

«Санкт-Петербургские ведомости» на следующий день писали: «Шестьдесят километров в час; страшно подумать. Какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила – ум человеческий».

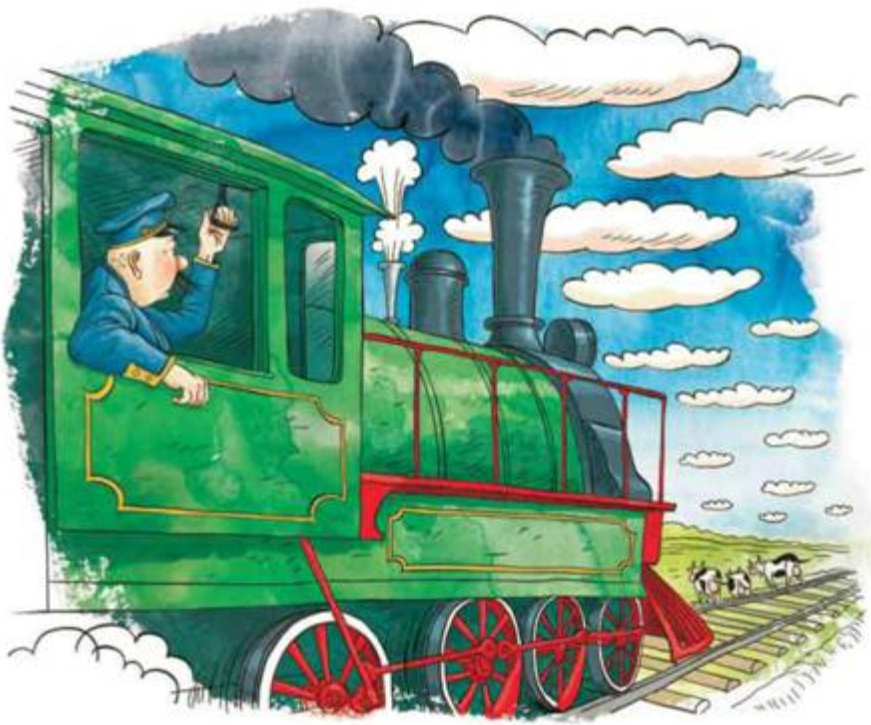
Открытие железной дороги стало незабываемым событием того времени. На плакатах, в газетах и даже на конфетах появлялись изображения паровозов. На сцене Александринского театра с небывалым успехом шёл водевиль «Поездка в Царское Село», в котором главную роль играл… паровоз.

Надо добавить, что первые паровозы на Царскосельской дороге имели собственные имена. Они назывались «Богатырь», «Проворный», «Орёл», «Слон» и «Лев». И вскоре паровозы стали изготавливать уже в России, а не привозить из-за границы.

СТРОИТЕЛИ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ БЫТЬ ФРАНЦЪ ГЕРСТНЕРЪ РОДОМЪ ЧЕХЪ ОБЪЕДИНИЛЪ РОССІЯНЪ
ОСНОВАТЕЛИ ПЕТЕРБУРГСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
ГРАФЪ АЛЕКСѢЙ ВОРОНЦОВЪ
ПЕНЕДИКТЪ КРАМЕРЪ
И П ЛИНДЕ

Памятная медаль

Чтобы увековечить открытие первой российской железной дороги, отчеканили памятную бронзовую медаль. На её лицевой стороне были изображены императоры Петр Первый и Николай Первый с подписью: «Николай I, достойный преемник Петра Великого, ввёл в России железные дороги». На оборотной стороне изобразили паровоз с круговой надписью: «Строителем первой железной дороги был Франц Герстнер, родом чех, единоплеменный россиянам». По неизвестным причинам медаль не понравилась императору и не получила его одобрения. Поэтому отчеканили только несколько сотен образцов, один из которых сегодня хранится в музее Эрмитаж.



Звуковые сигналы паровозов

Создатели паровозов с самого начала беспокоились за безопасность на железных дорогах. А для этого нужно привлекать внимание зазевавшихся прохожих. Поэтому движение паровоза первоначально сопровождала громкая музыка духового оркестра. А затем придумали звуковые сигналы, которые подавал кондуктор специальной трубой.

Вот они: один длинный гудок – вперёд; три коротких – стой; два длинных – назад; один короткий и один длинный – внимание; повторяющийся длинный и три коротких – тревога; повторяющийся длинный и два коротких – пожарная тревога.

Значение Царскосельской железной дороги

О первой железной дороге мнения были самые противоречивые даже тогда, когда она уже в полной мере функционировала. Многие пересказывали друг другу остроту, сказанную министром финансов Канкриным: «В других странах железными дорогами связывают важные промышленные пункты, у нас выстроили такую в… трактир!» И верно: поездка по этой дороге поначалу многим казалась исключительно развлекательной.

В действительности же она имела огромное значение для России. Здесь проводили испытания первых отечественных паровозов; здесь опытным путём рассчитали необходимую ширину колеи; здесь проходили практику первые путейщики и машинисты будущих российских поездов.

Изменил своё мнение о железной дороге и Александр Сергеевич Пушкин. В журнале «Современник» он писал: «Теперь, когда Герстнер заканчивает свою чугунную дорогу между столицей и Царским Селом, всем нам нужно понять и усвоить великое изобретение, которому принадлежит будущее».

Сегодня мы сами живём в этом будущем. Россия по количеству железных дорог занимает второе место в мире. Удобнее и комфортабельнее становятся вагоны: пассажиры в дороге могут пообедать в ресторане, принять душ, посмотреть фильм. Между городами строятся новые скоростные трассы.

И всем эти мы обязаны таким фантазёрам, как Герстнер, который говорил: «Мы покроем все страны железными путями. Рельсы пересекут пустынные пески Азии и Африки. Мы соединим Балтику с Каспийским морем. Мы посмеёмся над остряками, которые не верят, что два параллельных пути могут преобразить равнины, долы и горы. Мы победим пространство и время!» И ведь он оказался совершенно прав. А в нашей стране начиналось всё с той самой первой Царскосельской чугунки.

Марина Улыбышева. Царскосельская чугунка.

Эта книга интересна не только детям, но и взрослым. Много нового и неожиданного узнаем мы о первой в России железной дороге, строительство которой началось в 1836 году – почти два века назад. Она связала Петербург с Царским Селом. «Царскосельской чугунке» посвящена знаменитая «Попутная песня» Глинки, написанная на стихи поэта Кукольника. Яркая живая страница отечественной истории открывается здесь читателю.

Книга издана по инициативе и при финансовой поддержке благотворительного фонда содействия развитию железнодорожного транспорта «Транссоюз»

Ребята!
Если у вас появилось желание поделиться
с нами своими впечатлениями
о прочитанной книжке или, может быть,
вам захотелось рассказать о своей семье,
о своих историях и приключениях,
пишите нам, Насте и Никите, по адресу:
123242, г. Москва, а/я 46
nastya-nikita@foma.ru
Мы постараемся ответить вам.
До следующей встречи!
НАСТЯ и НИКИТА

Литературно-художественное издание
Серия «Настя и Никита»
Приложение к журналу «Фома»
Выпуск 43
Для старшего дошкольного и младшего школьного возраста
Художник Ольга Громова
Издание одобрено Синодальным информационным отделом Русской Православной Церкви Свидетельство N008 от 10 декабря

2010 года

© ООО «Издательский дом «Фома», иллюстрации и оформление, 2011

Главный редактор Владимир Легойда
Генеральный директор Игорь Мещан
Шеф-редактор издательских проектов Алина Дальская
Редактор детской серии Александр Ткаченко
Дизайн обложки Ольга Громова
Разработка образов Насти и Никиты Наталия Кондратова
Вёрстка Светлана Лукоянова
Корректор Наталия Фёдорова
Подписано в печать 14.02.2011.
Формат 70x108 1/8.
Гарнитура Schoolbook. Печать офсетная.
Печ. л. 1,5. Тираж 6500 экз. Заказ № 043.
Типография ScanRus OY, Финляндия
ISSN 2074-2614 УДК 821.161.1 – 93 ББК 84(2Рос=Рус)6 – 44 У 50

Читайте в детской серии:

Наш Сайт:
book.foma.ru
Приобрести книги:
www.foma.ru book.foma.ru
Заказ книг по почте:
e-mail: podpiska@foma.ru тел.: 8-800-200-08-99
отдел оптовых продаж:
e-mail: andreeva@foma.ru тел.: (499)255-96-58
Представительство в Беларуси:
тел.: +375 29 109-74-37
Индексы подписки по каталогам:
«Почта России» 10897
«Пресса России «Роспечать» 32938
«Пресса России» 42151